



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LA REGLEMENTATION
APPLIQUEE AUX TAXIS**

Demandeur	Avis d'initiative
Demande reçue le	/
Exposés	Taxis zéro émission par Véronique Vanberg (Bruxelles Mobilité) 16/03/2026 Taxis zéro émission à Bruxelles à partir de 2027 par Pierre Steenberghen (GTL – Groupement National des Entreprises de Taxis et de LVC) 16/03/2026 Accompagnement du secteur taxi dans son électrification par Damien Sury (Bruxelles Environnement) 16/03/2026
Documents transmis	Présentations du 16/03/2026
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	20/04/2026

Conformément à l'arrêté du 22 février 2024, sur la composition et le fonctionnement de la Commission régionale de la mobilité, Chapitre 4 Conflit d'intérêt, art. 7., les représentants de Bruxelles Mobilité, de Bruxelles Environnement et du Comité consultatif régional des services de taxis et des voitures de location avec chauffeurs s'abstiennent pour l'avis.

CONTEXTE

Origine de l'avis

Le représentant du Comité consultatif régional des services de taxis et des voitures de location avec chauffeurs au sein de la Commission (« secteur Taxis ») a attiré l'attention sur les difficultés rencontrées par le secteur en lien avec la modification de l'ordonnance du 09 juin 2022 relative aux services de taxis en Région de Bruxelles-Capitale. La modification du 12 décembre 2024 a reporté l'imposition d'attribuer les nouvelles licences taxis à des véhicules zéro émission¹ au 1er janvier 2027 (au lieu du 1er janvier 2025, tel qu'initialement prévu par l'arrêté de 6 octobre 2022 relatif aux sous-catégories de services de taxis ainsi qu'aux quotas et aux tarifs qui leur sont applicables), sans y intégrer les exceptions pour les taxis PMR.

¹ Les taxis « zéro émission » sont soit des véhicules électriques soit des véhicules hydrogène.

Cadre réglementaire et impact environnemental

Sur base des données ANPR, les plaques « T » (taxis) représentent 1% des véhicules uniques qui circulent sur un jour moyen à Bruxelles, mais 5% des véhicules vus par les caméras (« flashés »). Il s'agit donc d'un nombre relativement limité de véhicules mais qui roulent beaucoup. L'imposition de critères « zéro émission » pour tous les véhicules nouvellement enregistrés en 2027, en pratique l'électrification de ce secteur, est intéressante pour avoir un impact rapide sur la qualité de l'air.

L'arrêté de 6 octobre 2022 relatif aux sous-catégories de services de taxis ainsi qu'aux quotas et aux tarifs qui leur sont applicables définit des quotas de 190 licences réservées aux voitures électriques et de 50 licences réservées aux taxis hydrogène.

A ce sujet, la Commission rappelle son avis du 13/07/2022 sur le projet d'arrêté, qui:

- soulignait l'importance de l'offre de taxis adaptés pour permettre aux PMR de se déplacer en autonomie ;
- recommandait de ne pas prévoir des licences spécifiques pour des taxis « zéro-émission hydrogène », mais de ne prévoir que des licences « zéro-émissions », vu que les deux technologies ne produisent pas d'émissions au niveau local et que la technologie hydrogène est toutefois bien plus chère et moins mature.

Dérogation pour les Taxis adaptés pour les personnes à mobilité réduite

L'art 4 de l'arrêté du 6 octobre 2022 relatif aux sous-catégories de services de taxis ainsi qu'aux quotas et aux tarifs qui leur sont applicables prévoyait une dérogation à l'électrification pour les taxis PMR. L'ordonnance du 12 décembre 2024 visant à reporter l'échéance pour les services de taxis d'acquérir des véhicules zéro émission au 1er janvier 2027 a « oublié » cette exception. Les contraintes techniques liées au décaissement et à l'implantation des batteries rendent actuellement l'offre de transport avec des véhicules électriques, adaptés pour les PMR en fauteuil roulant, quasi inexistante.

La dérogation prévue dans l'arrêté de 2022 avait toute sa pertinence, notamment pour garantir la présence de taxis adaptés à long terme, vu leur implication dans Taxibus, le service de transport adapté de la STIB.

Carburants et disponibilité des bornes de recharge pour les taxis

Outre la maturité technologique et le coût mentionnés dans l'avis de 2022, l'utilisation de véhicules à l'hydrogène pose problème car il n'y a pas de stations hydrogène en région de Bruxelles-Capitale, les stations les plus proches sont à Zaventem et à Halle.

271 de taxis électriques circulent à Bruxelles soit 8,3% du total et ce nombre dépasse le quota de 190 véhicules inscrit dans l'arrêté du 06/10/2022.

Sur base d'une étude de la VUB, Sweco et The New Drive², la taskforce « Bornes » qui rassemble Sibelga, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, des représentants des Ministres de l'Environnement et de la mobilité a estimé l'offre de bornes publiquement accessibles suffisante pour permettre l'électrification du secteur (avis de la Taskforce bornes de 3 octobre 2024). Elle met en avant des données chiffrées et un nombre élevé de points de charge publics en voirie (PC)

² étude de la VUB, Sweco et The New Drive (Nota evaluatiekader laadinfrastructuur en TCO -total cost of ownership- taxisector Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2024 (Update februari 2025))

à Bruxelles 66,5 PC/km² comparativement à Amsterdam 46 PC/km² et Paris 50 PC/km². Il y a actuellement 268 points de charge (ultra)rapide soit environ un par taxi électrique.

Le secteur Taxis ne partage pas ce constat et estime insuffisante la disponibilité de points de recharge rapide en raison des longues amplitudes horaires du service (les véhicules sont souvent exploités en double shift) et du nombre de chauffeurs vivant en appartements sans infrastructure pour recharger leur batterie pendant la nuit (la recharge doit donc se faire en grande partie via l'infrastructure de recharge publique). Il cite la densité plus élevée de points de recharge rapide dans d'autres villes avec des hubs de recharge rapide dédiés aux taxis. De plus, le secteur estime l'autonomie réelle trop limitée pour un usage taxi.

Rentabilité et coût de l'électrification

Plusieurs associations du secteur Taxis estiment que l'électrification pour les nouveaux véhicules inscrits comme taxis en 2027 n'est pas réaliste compte tenu du coût élevé des véhicules électriques qui conviennent pour des services de taxis. Le secteur Taxis bruxellois occupe environ 8.000 chauffeurs de taxis actifs. Les décisions tarifaires entrées en vigueur en décembre 2022 (1,50€/km pour les courses effectuées via des plateformes) ont considérablement réduit la rentabilité.

L'étude VUB, Sweco et the New Drive pour des véhicules électriques montre toutefois, que ce soit pour une Entreprise ou un Indépendant, et pour toutes les catégories de véhicules analysés (Standard, Premium et Minibus), que les véhicules électriques à batterie (VEB) ont déjà aujourd'hui un total cost of ownership (TCO) plus faible (tout en prenant en compte les coûts d'investissement des bornes) que leur équivalent thermique. Les VEB sont donc déjà financièrement plus avantageux (en 2023). Une série de bonnes pratiques permettent de rendre ce TCO encore plus avantageux, à savoir notamment l'utilisation de points de recharge privés/dans des dépôts, l'installation de panneaux solaires et/ou d'éventuels partenariats privilégiés avec des opérateurs privés.

Autres aspects réglementaires : véhicules de réserve et permis de conduire

Le secteur Taxis demande une exception à l'imposition de critères « zéro émission » pour les véhicules de réserve et les véhicules de remplacement de type RV loués pour continuer à les utiliser après 2027 s'ils ont été enregistrés avant cette date. Sans cela, toute panne ou accident rendrait l'exploitation impossible.

Un autre aspect réglementaire concerne la transposition en droit belge de la réglementation européenne relative au permis de conduire qui permet désormais aux titulaires d'un permis B de conduire des véhicules zéro-émission jusqu'à 4,25 tonnes afin de tenir compte du poids des batteries, ce qui est particulièrement pertinent pour les minibus taxis électriques et les véhicules PMR.

AVIS

La Commission demande une révision de l'ordonnance 09 juin 2022 relative aux services de taxis en Région de Bruxelles-Capitale pour reprendre l'exception concernant les véhicules Taxis adaptés pour le transport adapté aux personnes à mobilité réduite (PMR). L'offre de véhicules électriques adaptés PMR reste très limitée, une exception explicite demeure nécessaire afin de garantir la continuité du transport des personnes à mobilité réduite.

Cette révision de l'ordonnance peut aussi être l'occasion de prévoir une exception pour les véhicules de réserve et de remplacement après 2027 et de convertir les licences pour les véhicules hydrogène en véhicules électriques à batterie.

La Commission insiste sur le besoin de poursuivre le développement d'infrastructures de recharge à faire en concertation avec le secteur Taxis en distinguant les points de recharge normale et de recharge rapide (utile pour un usage professionnel). La Commission demande de poursuivre le dialogue entre le secteur des taxis et les administrations de Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement pour faciliter la transition vers la motorisation électrique dans le respect du calendrier fixé par l'ordonnance. A ce titre, elle suggère que

- Bruxelles Environnement mette à jour l'analyse TCO pour le secteur Taxis en prenant en compte les remarques du secteur sur l'étude, mette à jour les hypothèses (en particulier les prix d'achat et les carburants) et la présente au conseil consultatif des taxis et à la CRM;
- Le secteur Taxis transmette ses besoins de bornes de recharge, par exemple à proximité du domicile des chauffeurs qui vont acquérir un véhicule électrique à court terme ou des zones d'affluence, à Bruxelles Mobilité et à Bruxelles Environnement pour que Sibelga puisse les déployer en priorité et la Région.